

Nr. 116. Bromberg, den 15. November 1924.

Feuer am Nordpol.

Roman aus der Gegenwart von Karl-August von Laffert.

Copyright by Ernst Keils Nachfolger (August Scherl) G. m. b. H., Leipzig.

(8. Fortsetzung.) Nachdruck verboten.)

2.

Nagel war höchst erstaunt, daß die russische Botschaft in Berlin aufs genaueste orientiert schien. Vor fünf Tagen erst reiste er von Campina ab. Und jetzt bereits hatten diese Russen von Moskau her ihre Instruktionen über ihn erhalten.

Ein kleiner, kalmückisch aussehender Beamter empfing ihn.

„Sie sind von Herrn Stratoff empfohlen," sagte er. „Wir werden Ihre Wünsche erfüllen."

Nagel bat, ein Telegramm zu übermitteln. Es lautete:

„Herrn Stratoff, Kalmikowskaja.

Halte aus Sicherheitsgründen die Mitnahme von zwei Flugzeugen für angebracht. Benzinreserven müssen daher verdoppelt werden. Erbitte Antwort, ob das möglich.

Nagel."

„Das Telegramm wird sofort als Funkspruch über Königswusterhausen besorgt werden," sagte der Beamte. „Kalmikowskaja wird es direkt ablesen, da wir den für Stratoff bestimmten Geheimschlüssel nehmen. Bis morgen früh 7 Uhr ist die Antwort da."

Damit war er entlassen.

Am nächsten Morgen erschien er um 8 Uhr früh auf der Sowjetbotschaft.

Stratoffs Antwort lautete:

„Hatte zur Sicherheit bereits doppelten Benzinvorrat in Kristiania und Neuyork angefordert. Erwarte Sie mit zwei Maschinen. Mein Flugzeug wieder nach Saratu unterwegs, um die Fürstin und Sanders abzuholen. Falls Sie weiteres Geld gebrauchen, wird Botschaft es Ihnen geben."

Nagel wandte sich an den Beamten:

„Darf ich Sie bitten, für mich und für die acht Herren, die auf dieser Liste verzeichnet sind, Pässe nach Kalmikowskaja auszustellen."

„Dazu gebrauche ich noch Ihre Photographien," sagte der Russe.

„Die kann ich erst in einigen Tagen besorgen."

„Dann kleben Sie sie nur allein in die dazu vorgesehene Stelle. Auf das Visum der deutschen Behörden werden Sie ja doch verzichten."

„Wäre es nicht besser —"

„Dann müssen Sie sich zunächst erst mal deutsche Pässe besorgen, müssen die Einwilligung Ihrer verschiedenen Finanzämter haben und würden womöglich noch als des Kommunismus verdächtig eingesperrt. Aber wie Sie wünschen."

Nagel lachte.

„Sie haben völlig recht. Wir wollen ja auch ganz im geheimen abfahren. Wann kann ich die Pässe erhalten?"

„Wir schicken sie binnen drei Tagen nach Gotha an Herrn Martens. — Leben Sie wohl und fliegen Sie recht hoch über Mütterchen Rußland. Bei uns schießt man auf alles, was fliegt, schnell fährt oder läuft."

3.

Noch am selben Tage kaufte Nagel die für die Nordlandfahrt gewünschten Kleidungsstücke: lange Gehpelze und Pelzwesten für jeden der Teilnehmer. Er wählte sie warm und doch möglichst leicht, denn man wollte ja nur im Notfalle die schützende Kabine der Flugzeuge verlassen. Auch die nötigen Pelzstiefel wurden besorgt.

Die Verproviantierung der Flugzeuge hatte Martens übernommen. Er ernannte einen Kommandanten für jedes Fahrzeug, dem noch drei Begleiter zugeteilt wurden. Alle Teilnehmer waren auf Manneswort und Handschlag zu unverbrüchlichem Schweigen verpflichtet, worauf sie Ziel und Zweck der Unternehmung erfuhren.

Die Begeisterung der jungen Leute war groß. Endlich bot sich wieder eine Tat, die Gefahr, aber auch Ehre und Gewinn versprach, würdig deutscher Unternehmungslust.

Nagel benutzte die ihm in Berlin zur Verfügung stehende Zeit zum Einkauf verschiedener wissenschaftlicher Instrumente und zur Vervollständigung der Ausrüstung. Schließlich entschloß er sich auch zu einem Besuch bei einem der Vorstandsmitglieder der Geographischen Gesellschaft.

Der kleine Professor, eine Leuchte der Erdkunde, empfing ihn sehr zuvorkommend. Nagels Plan, ebenso wie Amundsen den Pol zu überfliegen, erregte sein höchstes Interesse. Besonders begeistert war er, als der junge Ingenieur erklärte, keinerlei Geldunterstützung seitens der Gesellschaft zu erbitten. Geld war knapp im verarmten Deutschland.

„Ich werde Ihnen einen detaillierten Fragebogen mitgeben," sagte er. „Die wissenschaftlichen Eintragungen bitte ich möglichst sorgfältig vorzunehmen. Von besonderer Wichtigkeit sind Fragen der Wetterkunde, astronomische Beobachtungen und, wenn möglich, geologische Feststellungen. Daß viele photographische Aufnahmen aus der Höhe gemacht werden, ist wohl selbstverständlich."

Nagel versprach, alles nach Möglichkeit auszuführen.

„Gestatten Sie mir noch eine Frage," fuhr der Professor fort, „besitzen Sie auf diesen Gebieten auch genügende Vorkenntnisse?"

„Als Tiefbauingenieur bin ich mit den geologischen Dingen ziemlich vertraut. Und gerade hierin erhoffen wir wichtige Ergebnisse. Herr Sanders, einer der bekanntesten Rutengänger, wird an der Expedition teilnehmen. Er behauptet, in der Lage zu sein, vom Flugzeuge aus die geologischen Verhältnisse, auch der von Eis oder Wasser bedeckten Gebiete, feststellen zu können."

Die Stirn des Gelehrten verdüsterte sich.

„Glauben Sie etwa an die Erfolge der Wünschelrute, soweit sie nicht nur ziemlich dicht unter der Erdoberfläche fließendes Wasser betrifft?"

„Ich selber war Zeuge der überraschendsten Erfolge des Herrn Sanders bei Ölmutungen in großer Tiefe."

Der Professor schüttelte seinen Kopf.

„Immer wieder dieser Wahn, gegen den wir Männer der exakten Wissenschaft ankämpfen müssen! In dieser Hinsicht werden wir von Ihrer Expedition also wohl keine Resultate zu erwarten haben. Nun, immerhin! Wie steht es dann aber mit den meteorologischen und astronomischen Kenntnissen?"

„Auch auf diesen Gebieten besitze ich einige Erfahrung", sagte Nagel. „Ich war ein Jahr lang Mitarbeiter des bekannten Wiener Ingenieurs Hanns Hörbiger —"

„Doch nicht des Erfinders der Welteislehre?" unterbrach der Gelehrte fragend.

„Oder der Kosmotechnik, wie sie jetzt neuerdings genannt wird."

Die Falte auf der Stirn des Professors wurde drohend.

„Auch eine betrübliche Erscheinung der jetzigen unbotmäßigen Zeit", sagte er bitter. „Da taucht irgendein unbe-

kannter Ingenieur auf, der sich zu seiner Unterhaltung einmal mit Astronomie beschäftigt hat. Dieser Mann kommt auf die merkwürdige Idee, nicht nur die meteorologischen Phänomene, sondern auch die Bewegungen der Gestirne, ja sogar die Entstehung und Weiterentwicklung des Weltalls nach technischen Gesetzen erklären zu wollen. Er wirft alle Erfahrungen, alle geistreichen Schlüsse einer jahrhundertealten Wissenschaft über den Haufen und behauptet, daß die Gesetze einer überhitzten Dampfmaschine auch auf den Kosmos zuträfen. Er wirft Eisstücke in geschmolzene Metallmassen und erklärt aus der dann folgenden Explosion nicht nur die Protuberanzen der Sonne, die wieder unser Wetter beeinflussen sollen, sondern sogar die Schöpfungsgeschichte der Erde und des ganzen Planetensystems, einschließlich der Milchstraße. Fürwahr, ein verworrener und überhitzter Geist!"

„Sie vergessen, Herr Professor, daß die geistreichen Schlüsse der jahrhundertealten Wissenschaft bisher zu keiner einwandfreien Theorie des gesamten Weltgeschehens führten. Überall klaffen Lücken, Widersprüche, Fehler. Nichts dergleichen bei Hörbigers genialer Theorie. Freilich mag es für jeden Mann der Wissenschaft nichts Schwereres geben, als die Ideen eines sogenannten Outsiders anzunehmen."

Er wandte sich zum Gehen.

Der Gelehrte verschluckte die bitteren Bemerkungen, die er noch auf der Zunge hatte. Seine angeborene Gutmütigkeit siegte.

„Reisen Sie mit Gott und kehren Sie gesund wieder", sagte er. „Wenn Sie auch noch nicht die richtigen Ansichten haben, so entschuldigt Ihre Jugend manches. Und auf die genaue Ausfüllung meiner Fragebogen, die ich Ihnen zusenden werde, darf ich doch rechnen? Die wissenschaftlichen Grundlagen besitzen Sie ja jedenfalls."

„Ich verspreche, mein Möglichstes zu tun, Herr Professor."

„Na, dann also Arm- und Beinbruch", sagte der alte Herr; denn er war nicht nur ein etwas verknöcherter Gelehrter, sondern auch ein leidenschaftlicher Jäger.

4.

Am nächsten Morgen wurde Nagel von Martens aus Gotha angerufen.

„Ist was Wichtiges passiert?" fragte er.

„Du mußt sofort zurückkommen. Nimm den Schnellzug mittags ein Uhr. Heute nacht müßt ihr abfahren, sonst ist alles verloren."

„Was ist geschehen?"

„Das kann ich telephonisch nicht sagen. Es droht Untersuchung des Werkes."

„Aber unsere Ausrüstung?"

„Vorräte und Instrumente sind da. Werden heute nacht verstaut. Die nötige Kleidung müßt ihr euch dort verschaffen."

„Die Pässe sind noch nicht fertig."

„Versuche, sie zu bekommen, sonst fahre ich ohne sie ab. Ich erwarte dich also."

„Ich komme."

„Gut. Schluß!"

Ein Auto brachte den Ingenieur zur Sowjetbotschaft.

„Wollen Sie Geld?" fragte der Kalmücke.

„Nein. Aber möglichst sofort meine Pässe."

„Müssen Sie denn unter allen Umständen heute reisen?"

„Mit oder ohne Pässe, ich fahre!"

„Dann werde ich Ihnen einen provisorischen Ausweis verschaffen. Die Pässe schicken wir nach Kalmikowskaja."

„Haben Sie vielen Dank!"

„Können wir Ihnen sonst noch helfen?"

„Ein Teil meiner hier bestellten Ausrüstung wird erst in zwei Tagen fertig sein."

„Die sollen Sie auch erhalten. Wir schicken einen Kurier. Weisen Sie die Geschäfte nur an, alles hier abzugeben."

Zehn Minuten später hatte Nagel seinen Ausweis erhalten und schüttelte dem Kalmücken dankbar die Hand.

5.

Abends traf der junge Ingenieur in Gotha ein. Martens holte ihn im Auto von der Bahn ab.

„Hast du die Pässe?" fragte er.

„Provisorische Ausweise. Die Pässe und den Rest meiner bestellten Ausrüstung schickt uns die russische Botschaft durch Kurier nach."

„Woher nehmen die Sowjets ein derartiges Interesse an unserem Unternehmen?"

„Es muß der Einfluß Stratoffs sein."

„Traust du ihm?"

„Keineswegs. Aber ich will mit ihm arbeiten."

„Es bleibt auch nichts anderes übrig."

„Was hat sich heute ereignet, daß wir so überstürzt abfahren müssen?"

„Eine französische Kontrollkommission wollte meine Fabrik durchsuchen. Sie hatte einen Ausweis der thüringischen Regierung bei sich. Schon gab ich alles verloren, versuchte aber noch zu parlamentieren und verlangte Befehle der Reichsregierung. Der französische Major bestand auf sofortiger Untersuchung und wurde höchst unverschämt. Unterdessen hatten sich aber die Arbeiter in großen Mengen versammelt und nahmen eine drohende Haltung an. Ich schlug dem Franzosen vor, er möge zur Verhinderung eines etwaigen Blutbades die Entsendung von Reichswehr veranlassen. Erst nach langen Schwierigkeiten ließ er sich darauf ein, verlangte aber, daß seine Soldaten die Ausgänge der Fabrik besetzt hielten, damit kein Material entfernt werden könne. Es gelang mir dann, die Arbeiter zu beruhigen, doch bleiben starke Trupps von ihnen nachts in den Werken, um keinem Franzosen das Eindringen zu gestatten, bevor die Reichswehr da ist."

„Wo sind die Franzosen jetzt?"

„Sie haben sich in der Stadt einquartiert. Nur an den beiden Eingängen des Werkes stehen starke Posten, die jeden Verdächtigen kontrollieren. Glücklicherweise ahnt niemand, daß meine Rapidflieger keines Flugplatzes zu ihrer Abfahrt bedürfen, sonst würden die Franzosen sicherlich auf der sofortigen Untersuchung bestanden haben."

„Werden Sie unseren Aufstieg bemerken?"

„Das Geräusch der Motoren und Propeller läßt sich nicht völlig dämpfen. Aber das hilft ihnen nicht viel. Sollten sie auch in die Fabrik eindringen, euch fassen sie nicht mehr."

„Aber dich werden sie dafür verantwortlich machen!"

„Mögen sie! Es sind nicht die unwürdigsten Deutschen, die unsere Erbfeinde ins Gefängnis schicken."

(Fortsetzung folgt.)

Letzte Post — erste Bahnfahrt.

Von Alfons Schreieck.

Vom „Land unter dem Regenbogen" erzählt A. Schreieck in einem lebendig und warm empfundenen Roman, der soeben im Verlag von Herder, Freiburg i. Br. erschienen ist (gebunden 4,80 G.-M.). Aus der von Liebe und sozialem Glück durchwirkten fesselnden Erzählung geben wir hier eine rührend gezeichnete Szene wieder.

Breitspurig steht der Junitag im Land und schwenkt seinen großen Sommerhut in den blauen Himmel hinein. Die Buttertäler Büblein und Mägdlein verstehen die Geste und schwenken die kecken Hütlein und sauberen Tüchlein mit. Am „Blauen Stern" stauen sich die Menschen. Die Musikkapelle der Dosenfabrik steht zur Seite und wartet auf das Zeichen des Musikmeisters. Die Umstehenden aber bewundern alle den kleinen Aloisl Breitwanger. Er fährt die letzte Post nach Blankenstadt. Fähnlein flattern am Postwagen, und sie haben ihn mit Rosen- und Buchskränzen geschmückt. Die Pferde tragen blinkblankes Geschirr und fliegende Schleifen. Aloisl hat ein heilig Festtagsgesicht, die Uniform sitzt ihm wie angegossen, und der weißblaue Federbusch am steifen, schwarzlackierten Hütlein reißt den Jungen vollends in den Himmel hinein. Die Dorfbüblein staunen alle zu ihm hinauf.

Wo bleibt der Bastian Ehrich, der alte Postillon? Endlich kommt er im sauberen Postillonsgewand etwas zusammengekrümmt aus dem „Blauen Stern" heraus. Das Posthorn blinkt wie Gold und ist von silbernen Schnüren umwunden. Unsicher und scheinbar müde schreitet er über den Platz und besteigt seinen Sitz neben Aloisl. Wie er aber das Büblein so tapfer sitzen sieht, huscht ihm doch ein Lächeln über das alte, struppbärtige Gesicht.

„Aloisl, mmm! Wie ein Flügeladjutant!" sagt er ihm leise zu. Das gibt dem Aloisl einen Ruck, obwohl er nicht weiß, was ein Flügeladjutant ist.

Euseb Kroner tritt vor, der Waldmüllerbub, und schmettert mit lauter Stimme und trefflicher Betonung ein Gedicht des Lehrers Friedinger heraus. Da hängen alle Augen an den Lippen des Kleinen.

Nun setzt Bastian Ehrich das helle Horn an und beginnt mit klingenden Tönen sein Leiblied. Zum letztenmal! Zur letzten Postfahrt!

Freunde, vernehmet die Geschichte . . .

Die Musikkapelle fällt ein mit Tschingtara und Trommelschlag, spielt den Satz zu Ende und läßt den Alten wieder in sein sauberes Solo hinein. Und so teilen sich beide die Weise in gefällige Wechselpartien auf. Die Menge steht im Bann eines schönen Augenblicks.

Mit der zweiten Strophe setzt sich der Wagen in Bewegung, und unter brausenden Hochrufen gesunder Grauns-

berger Kehlen fallen die Gäule in Trab. Aloisl legt seinen ganzen heiligen Bubenstolz in die Leitriemen.

Draußen am Depot jauchzen die Arbeiter herüber und schwenken die Mützen und Hüte, und aus den Fenstern der neuen Fabrik von Ernst Kreß u. Co., die gleich auf der andern Seite der Straße liegt, drängt sich Kopf an Kopf. Die Mädchen wirbeln weiße Tücher in die Luft, die Burschen mit verschwärzten Gesichtern geben dem Bastian ein kräftiges Hurra mit auf den Weg.

Bald rollt der Wagen durchs stille Feld dahin. Die letzte Postfahrt! Heute nachmittag Punkt ein Uhr soll der erste Bahnwagen am Depot eintreffen, und der Bastian und der Aloisl werden die ersten Fahrgäste aus dem Buttertal sein. Die letzte Postfahrt! Der Alte schnauft schwer.

„Aloisl, das ist ein harter Tag heut'!" würgt der Postknecht heraus und fährt sich dabei über die linke Brustseite hinunter. „Es sitzt was da drin!" meint er nach einer Weile und lüftet den Hut. Da fühlt er, daß ihm auf der Stirn kalter Schweiß steht. Plötzlich denkt er, er könne vom Bock fallen. Ach, sie hätten nicht alles so feierlich machen sollen, so was ist seine Natur nicht gewohnt. So ein alter Kerl sollte seinen Kreis ruhig vollenden dürfen. Im „Blauen Stern" ist ihm zwar ein rechtschaffenes Altersplätzchen gesichert, und der Breitwanger Joseph hatte ihm eine gute Summe ins Sparkassenbüchlein einschreiben lassen. Er wird also von morgen ab so eine Art Gutsverwalter spielen, wird beim Pflügen, Eggen, bei der Holzfuhre, beim Kleeholen dabei sein, oder er wird im Hausgarten hantieren, die Gartenbeete gegen die Spatzen bewachen, am Abend aber beim Glase Bier sitzen und den Herren still zuhorchen. Es wird auskömmlich sein, und man wird sich an die ganz veränderte Lebenslage gewöhnen. . . . Aber er wird die dumme Sache nicht los, dieses eigenartige, beklemmnde Gefühl. . . . Es steht so in ihm drin, als ob er die Veränderung nicht über sich brächte.

Da fließt's ihm schon wieder durch den Körper, so merkwürdig kühl, und er fürchtet wieder, vom Bock zu fallen. Jetzt weiß er's: er ist schwindlig, das kommt von der Aufregung. Da legt er sich einmal zurück. Nun ist's ihm gleich wohler.

Ehrich lächelt müde. Jetzt will er aber dem Jungen eine Freude machen: er soll den Postwagen ganz allein nach Blankenstadt hinunterbringen, ganz allein, das muß eine Freude für den Buben sein. Er selber will als Passagier hinten drin sitzen.

Hei, lacht dem Aloisl die bare Lust klingend aus dem Hals! Die Gäule halten, Bastian steigt steif und ächzend vom Bock und setzt sich in den Wagen. Dort will er ein bißchen dösen. Der Aloisl ist ein Kerl.

Die Gäule finden eigentlich den Weg allein, und sie sind fromm. Es wäre schad', wenn die Tiere nun in Blankenstadt an eine schlechte Krippe kämen. Aber nein, der Bastian hat sich überzeugt. Eine Seifenfabrik wird das Gespann vor den Kundenwagen kriegen, das wird nicht allzuschwer für die Tiere. Sie werden die Veränderung über sich bringen . . . .

Es ist Morgen, heller lichter Junimorgen, aber der Aloisl singt das Liedel aus der Schule:

„Seht, wie die Sonne dort sinket . . . .!"

Es ist, als ob die Gäule bei dem Gesang leichter liefen. Der Aloisl beobachtet es genau.

Pünktlich fährt der Wagen in den großen Posthof. Die Leute auf der Straße haben das Büblein bestaunt, und erst die Assistenten und Schaffner und Inspektoren und Oberinspektoren und erst der lange Postdirektor, der gerade aus dem Fenster seines Büros in den Hof schaut!

Der Bastian Ehrich? Den finden sie schlafend in den Polstern.

„Aber das ist ordnungswidrig, Bastian!" ruft ein alter, breitrückiger Postschaffner mit gutem Baß, als er den Schlag öffnet.

„Bastian!" ruft er nochmals und eindringlicher.

Da entsteht ein Rufen und Laufen.

„Was ist denn los?" will der Postdirektor wissen.

Sie haben den Bastian Ehrich tot aufgefunden. Vom Herzschlag getroffen.

„Das war seine erste Ordnungswidrigkeit!" meint der breitrückige Postschaffner zu dem Herrn Direktor.

Der Aloisl schreit auf.

Sanitäter tragen den Mann auf einer Bahre hinunter an den neuen Talbahnhof, wo der erste Wagen fahrbereit steht.

*

„Hurra! Hurra!" ruft die Menge oben am Depot. Der erste Bahnwagen fährt ein. Punkt ein Uhr.

Der Elektrische hält, der Führer winkt den jubelnden Leuten ab, als erster stürzt der Aloisl Breitwanger heraus, herzbrechend weinend. Da stutzt die Menge. Aber noch wissen sie nichts.

Dort! — Was dort? Sie heben den Bastian Ehrich heraus. Als toten Mann, den letzten Postpassagier, als ersten Zuggast. — — —

Sind Luftreisen gefährlich?

Von G. Prinz.

Der Luftverkehr und insbesondere die Passagierbeförderung durch Luftfahrzeuge hat einen großen Aufschwung genommen. Waren es seinerzeit nur wenige, die sich — unter Lebensgefahr, wie man glaubte — einem Flugzeuge anvertrauten, so ist deren Zahl heute so groß geworden, daß man diese „Helden" heute nicht mehr als solche anerkennen will. Die staunenswerte Regelmäßigkeit und Sicherheit, mit der die Flugmaschinen Jahr für Jahr verkehrten, haben ihre Wirkung nicht verfehlt und mehr als irgend welche künstliche Propaganda zur häufigeren Benützung des modernsten Verkehrsmittels beigetragen. Da es nun aber schwer belehrbare Leute gibt, die sich diesen Tatsachen verschließen und den Luftverkehr als besonders gefahrvoll hinstellen, sei dieser einmal daraufhin untersucht.

Um eins vorweg zu nehmen: Man darf den flugplanmäßigen, der Passagier-, Post- und Güterbeförderung dienenden, Luftverkehr niemals mit dem Sportfliegen oder der militärischen Fliegerei verwechseln. Diese drei Arten des Luftverkehrs sind grundverschieden. Für die erstgenannte Art kommt nur die schnelle und hindernislose Überwindung einer bestimmten Flugstrecke in Betracht, wobei aus Gründen der Annehmlichkeit und Sicherheit der Fluggäste jedes scharfe Kurven-, Sturzfliegen oder gar — dem Leser sträuben sich die Haare — Rückenfliegen selbstverständlich vermieden wird. Ganz anders ist es hiermit in der Sport- und Militärfliegerei. Gelten für den Sportflieger derartige Fliegerstückchen zumindestens als erstrebenswert, so sind sie für den Militärflieger geradezu Bedingung, will er für einen etwaigen Luftkampf irgend welche Siegesaussichten haben. Wenngleich dieses Kunstfliegen, wie man es nennen könnte, dem Zuschauer auch beweist, daß man selbst in anscheinend hoffnungsloser Lage die Herrschaft über die Maschine nicht verloren hat, so ist doch andererseits nicht zu verkennen, daß gerade die dabei vorkommenden Unfälle, die sich aus der Überbeanspruchung der Apparate oder der mangelnden Geschicklichkeit des Piloten ergeben, von den Gegnern des Luftverkehrs ausgebeutet und zum Schaden desselben verallgemeinert werden; man wird also immer nach den Ursachen der Unfälle forschen müssen, will man ein wahres Bild der Sicherheit des Luftreiseverkehrs gewinnen.

Wenn man von einer Gefahr beim Fliegen spricht, so meint man im allgemeinen die Absturzgefahr durch Wegbrechen einzelner Apparatteile oder durch das Aussetzen des Motors. Die erstgenannte vollkommen unbegründete Furcht ist zu einem gewiß nicht kleinen Teile auf das Abmontieren in der Luft zurückzuführen, wie es während des Krieges durch Schußbeschädigungen und mitunter auch durch zu wenig sorgfältige Bauausführung vorkam. Es ist aber durchaus nicht angängig, dieselben Unfallmöglichkeiten auch bei den modernen Verkehrslimousinen vorauszusetzen. Nicht nur werden diese Flugzeuge mit der größten Sorgfalt in der Fabrik gebaut, sondern sie werden auch vor der Zulassung zum Luftverkehr einer eingehenden Rechnungs- und Belastungsprobe unterzogen, wobei das Verkehrsministerium, Abteilung Luftfahrt, den Typ freigibt, wenn die Maschine das Sechsfache der beim normalen Fluge auftretenden Belastungen ohne Bruch verträgt. Jetzt wird es manchem verständlich erscheinen, daß noch kein deutsches Verkehrsflugzeug wegen Apparatbruches abgestürzt ist, und wenn man hört, daß im Rheinland darüber hinweg fliegende Flugzeuge einer französischen Luftverkehrsgesellschaft abgestürzt sind, so muß man sehr wohl beachten, daß diese Firma den Luftverkehr mit ehemals französischen Heeresflugzeugen aufrechterhält.

Bezüglich des einen Punktes wäre also Klarheit geschaffen, wir kommen nun zum zweiten. Und da erscheint es einem außerordentlich verwunderlich, daß in einer Zeit, die dem motorlosen Segelflug das größte Verständnis entgegenbringt, sich noch Ansichten bilden können, die in einem Aussetzen des Motors eine direkte Absturzgefahr für einen Flugapparat sehen. Man scheint vollkommen vergessen zu haben, daß sich das moderne Motorflugzeug aus dem motorlosen Gleitflugzeug entwickelt hat, wie es Lilienthal vor mehr als drei Jahrzehnten zu seinen Forschungen verwandte und wie wir es, vervollkommnet natürlich, bei den heutigen Segelfliegern finden. Jedes Flugzeug hat die Möglichkeit, sich ohne motorischen Antrieb längere Zeit im Gleitflug schwebend zu erhalten, wobei die Dauer nur von der Abflughöhe und dem Gleitvermögen der Maschine abhängig ist. Hat ein Motorflugzeug eine Höhe von 1000 Meter, so kann es unter gewöhnlichen Verhältnissen Notlandeplätze erreichen, die sich in einem Umkreis von zirka 10 Kilometer befinden, denn ein modernes Flugzeug hat einen Gleitwinkel

von 1:8 bis 1:8; d. i. eine Kennziffer, bei der man die Höhe zur wagerechten Projektion der Flugbahn in Verhältnis gesetzt hat. Man sieht also, mit dem beliebten, extra dick gedruckten „Fluggzeugabsturz wegen Motordefektes" ist es nichts, es war meist nur eine sehr saubere Notlandung auf einer Wiese oder einem Acker.

Da wir nun einmal bei der Landung sind, sei auch ihr Wesen ebenso wie das des Startes näher erläutert. Man vergleicht zu diesem Zweck am besten das Motorflugzeug mit einem Drachen, ein Vergleich, der, so sonderbar es erscheinen mag, doch angebracht ist, weil das Flugvermögen beider auf dieselben Ursachen zurückzuführen ist. Der Flugdrachen steigt an der Leine in die Höhe, wenn man mit ihm gegen den Wind anläuft. Der gegen die untere schräge Fläche drückende Wind bewirkt ein Aufsteigen des Drachens. Ähnlich geht der Start eines Motorflugzeuges vor sich; die Luftschraube zieht die Maschine mit wachsender Geschwindigkeit gegen die Luft, bis der auf der Unterseite der Tragflächen entstehende Druck die Maschine abhebt. Die Landung erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Im Gleitflug niedergehend, nähert der Apparat sich der Erde, kurz vor der Bodenberührung bäumt er sich auf und setzt mit sich ständig vermindernder Geschwindigkeit auf den Boden auf, um dann langsam auszurollen.

Das Starten und Landen ist eine Angelegenheit, bei der die Geschicklichkeit des Piloten zur Geltung kommt. Aber er kann es schließlich nicht verhindern, daß beim Rollen über den Boden die Räder in ein Loch geraten und die Maschine einen Kopfstand macht. Doch kommt etwas Derartiges sehr selten vor und ist im übrigen auch mit keiner nennenswerten Gefahr für den Passagier verbunden. Aber auch diese geringe vorhandene Gefahr läßt sich annullieren, wenn der Fluggast gemäß den Vorschriften der Luftverkehrsgesellschaften handelt, also beim Starten und Landen die Anschnallgurte benützt oder bei einigen Typen die Hände gegen die — tadellos gepolsterte — Decke stützt.

Im übrigen macht sich während des im 150-Kilometer-Tempo vor sich gehenden Fluges das Fehlen sämtlicher Chausseesteine, Bäume und ähnlicher Objekte dort oben angenehm bemerkbar, an Stelle dessen man eine wundervolle Aussicht genießt, von dem erhebenden Gefühl begleitet, zu den „höchsten" Bewohnern der farbenprächtig daliegenden Erde zu gehören. Und wer jemals eine Luftreise gemacht hat, wird niemals mehr von der „Gefährlichkeit des Luftreisens" sprechen, sondern immer nur von der „Ungefährlichkeit des Luftreisens".

Aus der Geschichte des Verlobungsringes.

Die Sitte, bei der Verlobung oder Vermählung Ringe zu wechseln, hat ihre Wurzeln tief im heidnischen Altertum und hat oft Anlaß zu dichterischer Verherrlichung gegeben. Die runde Form des Verlobungsringes sah man als Symbol der Ewigkeit an, und daß man den vierten Finger der linken Hand für diesen Ring wählte, geschah, weil man behauptete, daß von diesem Finger eine Ader unmittelbar zum Herzen geht.

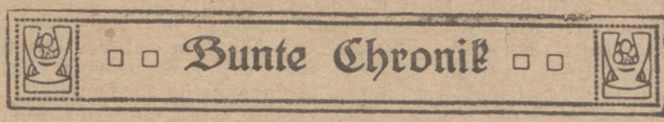
König Ludwig IX. von Frankreich legte dem Ring große Bedeutung bei. Er vermählte sich mit der schönen Margarete von Provence, die später der wütenden Eifersucht der Mutter des Königs, Blanche von Castillen, zum Opfer fiel. Der König, der seine Gemahlin schwärmerisch liebte, ging deshalb stets mit einem Ring, der mit Lilien und Rittersporn geschmückt war, einem Symbol seiner Gattin und seiner selbst. Auf einem prächtigen Saphir sah man ein Kreuz und folgende Inschrift: „Gibt es für uns Liebe außerhalb dieses Rings?". — Maria Stuart nennt in einem Testament, das sie vor der Geburt ihres Sohnes James im Schloß Edinburg errichtete, unter anderen Wertsachen einen Diamantring mit roter Emaille, den sie selbst als Trauring bezeichnet, und den ihr wahrscheinlich Darnley gab, als er sich vor der öffentlichen Brautfahrt mit ihr in Rizzios Zimmer in Sterling trauen ließ. Bei königlichen offiziellen Brautfahrten gebrauchte man Ringe von weit größerem Wert.

Dem Baron Rosen, der bei der Thronbesteigung des Kaisers Nikolaus I. nach Sibirien verbannt wurde, sollte alles genommen werden; als man ihm aber seinen Ring nehmen wollte, sagte er: „Das ist mein Trauring; wenn ihr den nehmen wollt, so müßt ihr den Finger mitnehmen." Das machte auf die rohen Wächter solchen Eindruck, daß sie ihm den Ring ließen.

Der kleinste Ring, den man je am Finger einer Frau gesehen hat, war zweifellos der, den Prinzessin Marie, die Tochter Heinrichs VIII., bei ihrer Vermählung mit dem Dauphin von Frankreich, dem Sohn des Königs Franz I., am 5. Oktober 1518 erhielt. Die Prinzessin war zwei Jahre, der Bräutigam sieben Monate und acht Tage alt. Durch Stellvertreter fand diese Feierlichkeit in Greenwich mit großer Pracht statt. Die kleine Braut trug ein Kleid von Goldbrokat. Eine Mütze von schwarzem Samt, mit Diamanten übersät, bedeckte ihr Köpfchen. Nach der Traurede wurde sie auf den Arm genommen und vor das Königspaar getragen, um dessen Segen zu empfangen. Darauf wurde der kleinen Prinzessin ein goldener Miniaturring mit einem kostbaren Brillanten überreicht.

In Spanien betrachtet man das Überreichen eines Ringes als Eheversprechen, dessen Erfüllung das Gesetz verlangt. — Die erste Gabe des dänischen Königs Friedrich IV. an Anna Sophie Reventlow war ein Ring mit der Inschrift: „Mein Herz ist in Deiner Hand."

Bei allen christlichen Völkern sah man den Ring als äußeres Zeichen für Treue und Liebe an. In unserem Jahrhundert ist das etwas anders geworden. O. F.



Bunte Chronik

*** Sonderbare Abgeordnete.** Es ist eine ziemlich bunt zusammengewürfelte Gesellschaft, die sich nach der großen Lotterie eines Wahlkampfes in den Parlamenten zusammenfindet. Größere Gegensätze werden wohl nie von den gleichen Wänden umschlossen, als es in den Häusern der Volksvertretung der Fall ist, in denen der Konservative mit dem Revolutionär, der Krösus mit dem Habenichts zusammensitzt. Aber nicht nur Menschen mit seltsamen Anschauungen, sondern auch solche mit den sonderbarsten Schicksalen werden zu Volksvertretern gewählt. Das englische Parlament, das älteste der Welt, ist in seiner langen Geschichte an sonderbaren Abgeordneten reich gewesen, und nicht selten sind sogar Männer direkt aus dem Zuchthaus ins Unterhaus gekommen. Von solchen außerordentlichen Volksvertretern plaudert nun eine englische Zeitschrift. Da gab es blinde Abgeordnete, unter denen der bedeutendste der Generalpostmeister Fawcett war, dann armlose Abgeordnete und wenigstens zwei, die keine Beine hatten. So kam Arthur Kavanagh, dem beide Beine fehlten, jedesmal zu den Sitzungen auf dem Rücken seines Dieners. Farbige, darunter reinrassige Neger, sind zu Vertretern des englischen Volkes erkoren worden. Und es waren nicht nur politische Verbrecher, die gewählt wurden. Ein Mann, der mehrere Male zum Tode verurteilt war und doch ins Unterhaus kam, war James O'Kelly. Er hatte ein Abenteurerleben in allen Teilen der Welt geführt, hatte das Leben der Kaiserin von Brasilien gerettet, war in den kubanischen Wirren als Spion zum Tode verurteilt und im letzten Moment von dem amerikanischen Konsul gerettet worden, hatte in Kanada, Mexiko und Algier im Gefängnis gesessen. Als er dann schließlich nach England zurückkehrte, wurde er ins Unterhaus gewählt. Ein anderer Abgeordneter, A. Lynch, wurde 1903 wegen Hochverrats zum Tode verurteilt, weil er im südafrikanischen Kriege auf seiten der Buren gekämpft hatte. Die Todesstrafe wurde sofort in lebenslängliche Zuchthausstrafe verwandelt, aber bei der Amnestie im Jahre 1907 wurde er freigelassen und dann bald ins Unterhaus gewählt. Am häufigsten sind irische Politiker, die im Kampfe für ihre Vaterland von englischen Gerichten abgeurteilt waren, aus dem Gefängnis ins Parlament gekommen. So wurde F. K. O'Brien bei einem irischen Aufstand gegen Ende des 19. Jahrhunderts zum Tode durch den Strang verurteilt. Da er aber bei einer Feuersbrunst großen Heldenmut an den Tag legte und mehrere Frauen und Kinder rettete, wurde er zu lebenslänglichem Gefängnis begnadigt. Später erlangte er die Freiheit wieder, wurde ins Parlament gewählt und saß lange Zeit unter den englischen Gesetzgebern.

•

*** Galgenhumor.** Der bedeutende Königsberger Archäolog Gustav Hirschfeld (1847—1892), der in den siebziger Jahren gemeinsam mit Curtius und Adler Olympia ausgrub und dabei den Hermes des Praxiteles entdeckte, hatte sich einige Jahre vor seinem Tode einer schweren Operation unterziehen müssen und lag, anscheinend dem Tode verfallen, fern der Heimat auf dem Schmerzenslager. Damals begingen die Königsberger Buchhändler ein Fest, und sie sandten von diesem aus dem Gelehrten, der in ihrem Kreise wiederholt Vorträge gehalten hatte, ein Begrüßungstelegramm, in dem sie die Hoffnung ausdrückten, ihn bald vollkommen genesen wiederzusehen. Noch am selben Abend traf bei ihnen die telegraphische Antwort ein: „Besten Dank, wird aber kaum möglich sein. Aufgeschnittene Exemplare werden bekanntlich nicht zurückgenommen!"

Verantwortlich für die Schriftleitung Karl Bendisch in Bromberg. Druck und Verlag von A. Dittmann G. m. b. H. in Bromberg.